MALVINAS
Caja 5
Carpeta 5

INFORME PETROLERO
"HERCULES"
C-130

Caja 5
Carpetas

8/6/1.982 "MATILDE"



345

TIGRE

290630

TC68

Proximo Zona | Buques

Ruso URENGOY Tanque 270852Z MAY
4254S 4844W

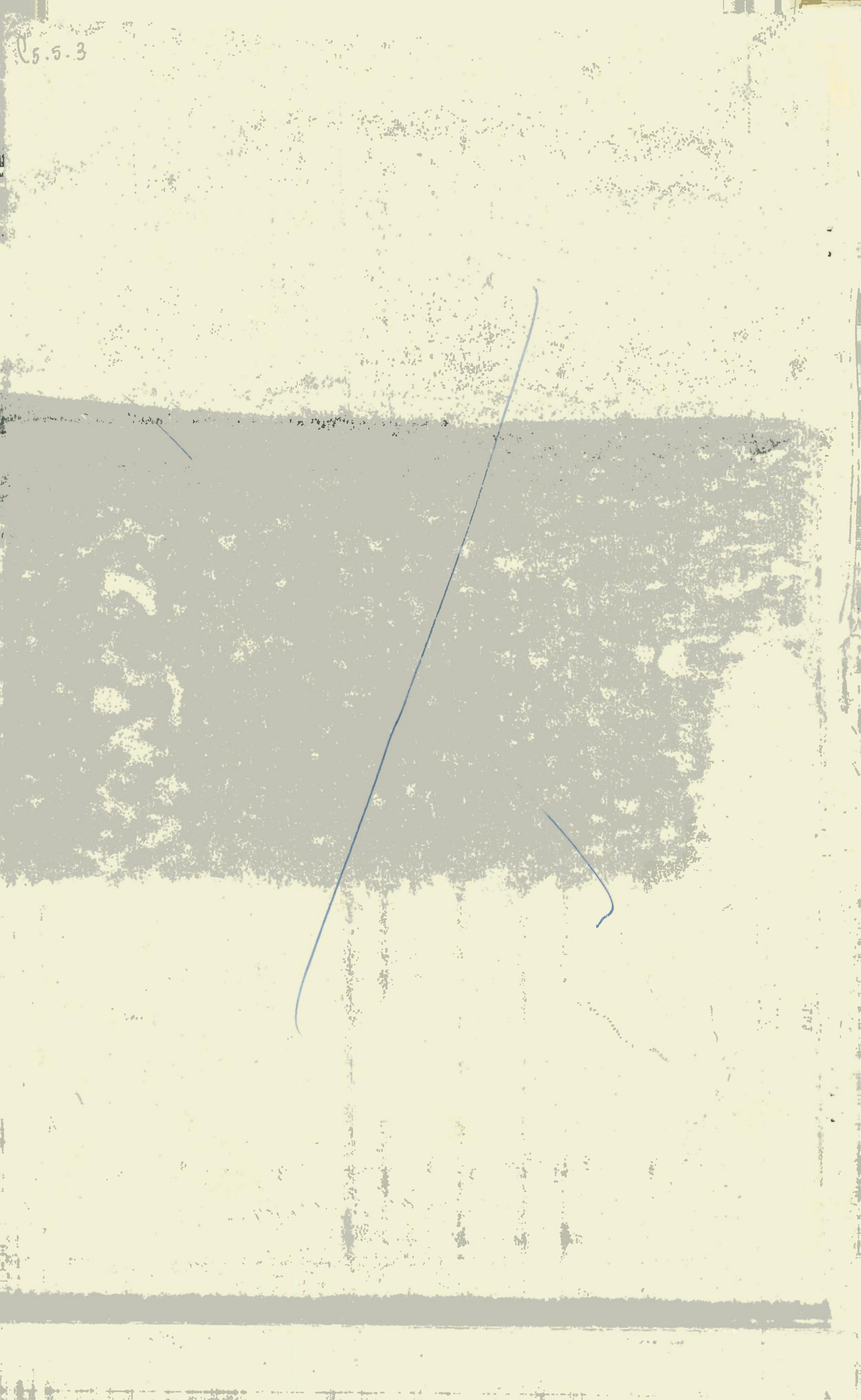
Yugoslavo VOCE CARGUERO 5.500 TON
26 09:30Z 4245S 4602W

Ruso POLTAVA Pesquero 1138 TON 241630 May
4550S 4315W

Seguir tomando

Ingles ~~No afectado operación~~ SPRAYNES
Bull CARRIER (Portacontenedor) 26900 TON
281424Z 4628S 4828W

7512296 | Juan Lopez


C5.5.3

HORA DEP 0630	IDENT TIGRE	IFF 3053	AV TIPO C-130	MATRICULA TC 68
FECHA 29-MAY-82	CTE AER VCom. VIANNA	POSICION PAL	LATITUD S 34°36	LONGITUD W 58°36

FL	DE	A	WPT Nº	LATITUD / LONGITUD	DISTANCIA PARCIAL	DISTANCIA TOTAL 3175	TIEMPO PARCIAL	TIEMPO TOTAL	ETA	ATA
	PAL	SOL		S 4800 / W 4700	970	2205	03:25	03:25	09:55	
	SOL	ALA		S 4800 / W 3900	325	1880	01:08	04:33	11:03	
	ALA	PILA		S 4640 / W 3900	85	1795	:17	04:50	11:20	
	PILA	TERO		S 4640 / W 4700	325	1470	01:20	06:10	12:40	
	TERO	TACO		S 4535 / W 4530	85	1385	:17	06:27	12:57	
	TACO	GATO		S 4535 / W 3900	275	1110	:55	07:22	13:52	
	GATO	LUZ		S 4300 / W 4500	300	810	01:12	08:34	15:04	
	LUZ	PAL		S 34°36 / W 58°36	810		03:25	11:59	18:29	

HORA DEP 0630	IDENT TIGRE	IFF 3053	AV TIPO C-130	MATRICULA TC 68
FECHA 29-MAY-82	CTE AER VCom. VIANNA	POSICION PAL	LATITUD S 34°36	LONGITUD W 58°36

FL	DE	A	WPT Nº	LATITUD LONGITUD	DISTANCIA PARCIAL	DISTANCIA TOTAL 3175	TIEMPO PARCIAL	TIEMPO TOTAL	E T A	A T A
	PAL	SOL		S 4800 W 4700	970	2205	03:25	03:25	09:55	
	SOL	ALA		S 4800 W 3900	325	1880	01:08	04:33	11:03	
	ALA	PILA		S 4640 W 3900	85	1795	:17	04:50	11:20	
	PILA	TERO		S 4640 W 4700	325	1470	01:20	06:10	12:40	
	TERO	TACO		S 4535 W 4530	85	1385	:17	06:27	12:57	
	TACO	GATO		S 4535 W 3900	275	1110	:55	07:22	13:52	
	GATO	LUZ		S 4300 W 4500	300	810	01:12	08:34	15:04	
	LUZ	PAL		S 34°36 W 58°36	810		03:25	11:59	18:29	

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS

PLAN DE VUELO
Flight plan

INDICADOR DE PRIORIDAD / Priority indicator: DD	INDICADOR(ES) DE DESTINATARIO(S) / Addressee(s) indicator(s): SABZZR SADPYO ⟪≡
HORA DE DEPOSITO / Filing time: 2	INDICADOR DEL REMITENTE / Originator indicatorm: SADPZP ⟪≡

IDENTIFICACION EXACTA DEL DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE
Specific identification of addressee(s) and/or originator

3 DESCRIPCION / Description — 7 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE Y DATOS SSR / Aircraft identification and SSR data — 8 REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO* / Flight rules and type of flight

⟪≡ (FPL — TIGRE (3053) — I ⟪≡

9 NUMERO Y TIPO DE AERONAVE Y CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTA / Number and type of aircraft and wake turbulence category — 10 EQUIPO / Equipment COM/NAV/APP........... SSR..............

— C-130 / M — S /C ⟪≡

13 AERODROMO DE SALIDA Y HORA / Aerodrome of departure and time — LIMITES FIR Y HORAS PREVISTAS / FIR boundaries & estimated time

— PAL 0630 →

⟪≡

15 VELOCIDAD DE CRUCERO / Cruising speed — NIVEL / Level — RUTA

— 0300 F 230 → RADIAL 150° (SALIDA)
AREA TRABAJO
RADIAL 135° (ENTRADA)

⟪≡

17 AERODROMO DE DESTINO Y HORA / Aerodrome of destination and time — AERODROMO(S) DE ALTERNATIVA / Alternate aerodrome(s)

— PAL 1830 → MDP — DIL ⟪≡

18 DATOS ADICIONALES / Other Information

— PER 0200/08

)⟪≡

EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS
Not to be transmitted en FPL messages

19 INFORMACION COMPLEMENTARIA — Autonomía / Endurence — Personas a Bordo / Persons on board — SUPLEMENTARY INFORMATION — Equipo de emergencia y supervivencia / Emergency & survival equipment

— COMBUSTIBLE/ 1400 → POB/ 7 → RDO/121,5 → 243

EQUIPO / Equipment — CHALECOS SALVAVIDAS / Life jackets — FRECUENCIA / Frequency

~~POLAR~~ → ~~DESERTICO~~ → MARITIMO → ~~SELVA~~ → CHALECOS → ~~LUZ~~ → ~~FLUORESCENTE~~

BOTES NEUMATICOS / Dinghies — COLOR / Colour — NUMERO / Number — CAPACIDAD TOTAL / Total capacity — EQUIPO ADICIONAL / Other equipment

BOTES → CUBIERTA — ROJA 2 40 → RMK/ CAMUFLADO

)⟪≡ — Nombre del comandante / Name of pilot in command: VCom. VIANNA — Firma del comandante o representante designado / Signature of pilot in command or designated representative: [signature]

ANOTACIONES COM

Realizaron bombardeo

sin esplotar

bombas. Blanco: Petro_
lero "BRITISH WIF."

C5-5-7

"CIRRUS"

ARGENTINA

Plan de Vuelo

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS

PLAN DE VUELO
Flight plan

INDICADOR DE PRIORIDAD Priority indicator	INDICADOR(ES) DE DESTINATARIO(S) Addressee(s) indicator(s) ⟪≡
HORA DE DEPOSITO Filing time	INDICADOR DEL REMITENTE Originator indicator ⟪≡

IDENTIFICACION EXACTA DEL DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE
Specific identification of addressee(s) and/or originator

3 DESCRIPCION / Description — 7 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE Y DATOS SSR / Aircraft identification and SSR data — 8 REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO* / Flight rules and type of flight

⟪≡ (FPL -CASERO ( ) - I- M ⟪≡

9 NUMERO Y TIPO DE AERONAVE Y CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTA / Number and type of aircraft and wake turbulence category — 10 EQUIPO / Equipment COM/NAV/APP. .... SSR. ....

- C 500 /L - S /S ⟪≡

13 AERODROMO DE SALIDA Y HORA / Aerodrome of departure and time — LIMITES FIR Y HORAS PREVISTAS / FIR boundaries & estimated time

- PAL →

⟪≡

15 VELOCIDAD DE CRUCERO / Cruising speed — NIVEL / Level — RUTA

- 0300 F100 → PDI - ARAÑA 35°22S 57°18W
CEBRA 36°05S 55°00W
GORRION 37°25S 55°20W

⟪≡

17 AERODROMO DE DESTINO Y HORA / Aerodrome of destination and time — AERODROMO(S) DE ALTERNATIVA / Alternate aerodrome(s)

- MDP → PDI - DIL ⟪≡

18 DATOS ADICIONALES / Other information

- 0200/4'

)⟪≡

EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS
Not to be transmited en FPL messages

19 INFORMACION COMPLEMENTARIA — Autonomía / Endurance — Personas a Bordo / Persons on board — SUPLEMENTARY INFORMATION — Equipo de emergencia y supervivencia / Emergency & survival equipment

— COMBUSTIBLE/ 0400 → POB/ → RDO/121,5 → 243

EQUIPO / Equipment — CHALECOS SALVAVIDAS / Life jackets — FRECUENCIA / Frequency

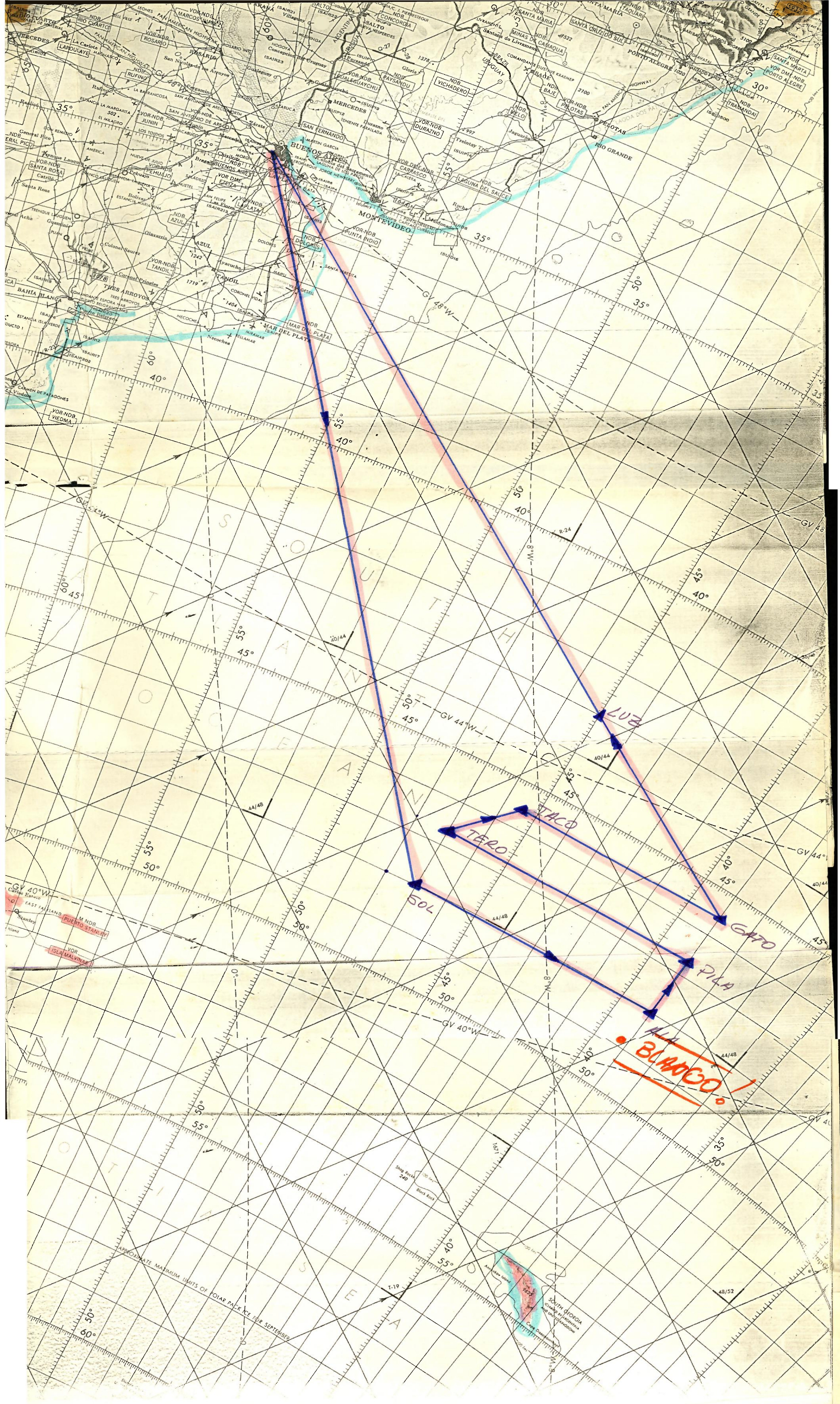
~~POLAR~~ → ~~DESERTICO~~ → MARITIMO → ~~SELVA~~ → CHALECOS → ~~LUZ~~ → ~~FLUORESCENTE~~

BOTES NEUMATICOS / Dinghies — COLOR / Colour — NUMERO / Number — CAPACIDAD TOTAL / Total capacity — EQUIPO ADICIONAL / Other equipment

BOTES → CUBIERTA → RMK/ BLANCO

	Nombre del comandante Name of pilot in command	Firma del comandante o del representante designado Signature of pilot in command or designated representative
______)⟪≡		

ANOTACIONES COM



BUENOS AIRES
MONTEVIDEO
MAR DEL PLATA
BAHIA BLANCA
PORTO ALEGRE
PELOTAS
RIO GRANDE
GV 48°W
GV 44°W
GV 40°W
S O U T H
A T L A N T I C
O C E A N
LUZ
TACO
TERO
SOL
GATO
PILA
BLANCO
EAST FALKLAND
PUERTO STANLEY
ISLA MALVINAS
APPROXIMATE MAXIMUM LIMITS OF POLAR PACK ICE FOR SEPTEMBER
SOUTH GEORGIA

I-INTRODUCCION

El 21 de Abr de 1982 a las 05:02 hs. un Boing 707 de la FAA matrícula TC-91, despegaba del aeropuerto de Ezeiza atravesando el gran manto de niebla que cubría toda la ciudad de Bs.As. con proa al este. En un lento ascenso, debido al peso de todo el combustible transportado en sus tanques repletos, la aeronave se internó en el Atlantico.
Recién entonces los pilotos alcanzaron a distinguir una delgada línea luminosa en el horizonte que indicaba el amanecer.

Casi cuatro horas después la tripulación, entre complacida e incredula, observaba en la pantalla del radar meteorologico de abordo siete ecos como pequeños trazos de lapiz, que evidenciaban la formación naval britanica. El grueso de los Task Force habia sido encontrado.
A las 10:22 el TC-91 sobrevólo los dos PAL y sus escoltas, transmitiendo a la estación "Condor" su posición (longitud y latitud).

Durante todos esos instantes los tripulantes del B-707 observaron los buques ingleses detenidamente, intentando avistar el lanzamiento de los mortíferos proyectiles SAM-SEADART que equipaban a sus fragatas misilisticas. Pero nada de eso ocurrió.

Después del sobrevuelo, en un suave viraje hacia la izquierda el TC-91 inició su ascenso a su nivel normal de crucero, pero pocos momentos después un Sea Harrier matrícula tripulado por interceptó el avión argentino.

Durante 17 minutos le formó a su lado, en el ángulo, en columna, o en línea, hasta que, agotada ya su autonomía, en un brusco viraje descendente se perdió en la bruma del cielo atlantico.

Este fue el denominado "1er Encuentro con el Enemigo". Tanto para los británicos, cuando con no poca sorpresa el piloto del Harrier leyó claramente en el techo del Boing la leyenda "Fuerza Aérea Argentina"; como para los tripulantes argentinos que comprobaron que la amenaza no estaba ya en los periódicos o en la televisión, ni siquiera en esas pequeñas figuritas grises que maniobraban bruscamente sobre la superficie del mar, estaba allí, corporizada en un letal avión de combate debajo de cuyos planos pendían dos figuras aguzadas blancas con punta roja, los misiles Aire-Aire AIM Sidewinder de fabricación norteamericana.

a partir de ahora

El primer encuentro se había concretado, la flota había sido localizada y su ubicación ~~a partir de ahora~~, sería permanentemente rastreada y ploteada por los aviones de E R Lejano. La misión se había cumplido, pero antes ....

II PRIMEROS VUELOS

Se inicia la E y R Lejana

El 02-Abr-82 un KC-130 de la Fuerza Aérea Argentina matricula TC-70, despego de Río Gallegos a las 14:00 hs., todavía se encontraba en desarrollo de la Operación de Asalto Aéreo que se realizaba sobre Puerto Argentino en cumplimiento de la Orden Aries 82.

La tarea del KC era efectuar E y R sobre las islas y sus inmediaciones, para luego alejandose hacia el NE investigar la presencia (o ausencia) de posibles buques hostiles que pudieran amenazar el éxito de la Operación ROSARIO.

A las 18:00 hs. el TC-70 arribo en GAL informando la ausencia de presuntos buques hostiles, sólo había detectado números os pesqueros cuya actividad era/y es normal en esas zonas.

La 1ra. Operación de E y R Lejano se había cumplido y ~~por~~ había sido ejecutada por un avión de la Fuerza Aérea, ~~quien debido a la entonces vigente Resolución 1/69, solo podia desarrollar operaciones de E y R Lejano en caracter de COLATERAL, es decir a requerimiento de la Armada, quien las tenia asignada como responsabilidad PRIMARIA, y por lo tanto sin poder desarrollar medios adecuados ni doctrina al respecto.~~

El Primer Vuelo

Sin embargo desde un punto de vista ~~doctrinario~~ conceptual, mas importante que aquel ~~primer~~ vuelo del 02 Abr 82, fue el desarrollado el día siguiente ~~es decir el 03-Abr-82~~. * aquí va el 4° parrafo "En efecto el 03 Abr, el KC 130..."

~~En efecto~~ En cambio el vuelo del 02-Abr-82 si bien puede ser considerado como el 1er Vuelo de E y RL, su objetivo estaba vinculado al de la Operación ROSARIO es decir al de recuperar las Malvinas para el Patrimonio Nacional, mientras que

~~En cambio~~ el vuelo del 03-Abr-82, aunque no fue ordenado expresamente de esa manera, respondió a una necesidad diferente y eso lo distingue del anterior. (punto aparte) ~~Su tarea~~, Aunque nunca expresada, su tarea ~~no tuvo~~ nada tuvo que ver con la operación ROSARIO, si en cambio ~~es~~ fue contribuyente al objetivo de mantener las islas en el ambito de la Soberanía Argentina, es decir ya formo parte del ~~las~~ conjunto de Operaciones de la Batalla Aérea de Malvinas.

El plan del CNE "Mantenimiento de la Soberanía" fue emitido posteriormente pero ya en esos momentos se actuaba respondiendo a los objetivos que lo sustentaban.

C5.5.10

diseñada y equipado, y con su tripulación ~~construida~~ instruida, para el cumplimiento de misiones totalmente distintas. En efecto, debido a la entonces vigente Resolución I/69 ~~se~~ si bien ~~FAA si bien tenía~~ el apoyo aéreo indirecto a las operaciones navales (dentro de las aguas de política ~~[illegible]~~ incluidas de E y R lejano) constituía una responsabilidad primaria de la FAA, para su cumplimiento no podía desarrollar "medios especiales para tal fin"

A *

este es ahora el 2° párrafo

En efecto el 03-Abr-82 el KC-130 TC70 despegó de GAL para sobrevolar las proximidades de las islas, buscando ahora Unidades Navales Inglesas que pudiesen amenazar y atacar la incipiente guarnición Argentina, y alertar a nuestras Fuerzas ~~de tal amenaza~~ con la suficiente antelación.

~~Como tal entonces fue una tarea de E y RL contribuyendo a la misión expresada en el plan del CAE "mantenimiento de la Soberania" (emitido posteriormente). Se actuaba en cumplimiento de un objetivo ulterior, que pese a ser aún tacito, era perfectamente real.~~ El vuelo culminó ~~después de mas de ocho horas~~ en GAL 16:20 horas, se detectaron tres (3) ecos y se avistó un petrolero, nada de ello representaba amenaza real para la guarnición MLV.

punto aparte

después de de ocho largas horas de vuelo;

minusculas

EL VUELO ORGANICO

a la

En la madrugada del 07-Abr-82 la tripulación del TC-70 recibió la orden de trasladarse con su aeronave ~~al AD de~~ a Río Grande para ponerse a ordenes de un incipiente Grupo de Exploración y Reconocimiento Lejano que se estaría conformando en las instalaciones de dicho AD, que la razón tambien era asiento de la Base Aeronaval del mismo nombre. La idea era que desde ese ~~allí~~ ~~partiría~~ operaría el KC en tareas de E y RL, debido a que ~~ya en esa época~~ se sospechaba de la presencia de Unidades navales inglesas las cuales se encontraría ~~operando en forma solitaria e independiente. Una de ellas era~~ el D-42 "HMS Exeter", del cual se tenían noticias que para el 02-Abr-82 estaba fondeado en Valparaiso (Chile).

Cuando la tripulación llegó a GRA nadie los esperaba, ~~tampoco~~ ni ~~se~~ se conocían sus ordenes. Despúes de arduos contactos con Comodoro Rivadavia (FAS), el COA (CAE), incluyendo al propio COATLANSUR (quien ya se atribuía el manejo de los medios aéreos de la FAA), se interpretó por fin que el destino real del KC-130 era EPO, "donde se estaría conformando ~~un~~ un Grupo de E y R Lejano".

El vuelo despegó de GRA a las dirigiendose a EPO "vía MLV" efectuando un relevamiento visual y por radar de algunos barcos que navegaban en las aproximidades de las islas. Sin embargo a la altura de TRE y muy adentro del Atlantico pudieron detectar a un petrolero sin bandera identificatoria con rumbo al sur ¿Sería una avanzada de las unidades logísticas de la Task Force?.

Cuando arribaron a EPO y se dirigieron a la Base Aeronaval se repitieron las mismas escenas de GRA, nadie tenía conocimiento alguno al respecto.

Sin embargo en esta oportunidad contaron con la colaboración de algunos oficiales de Operaciones de la Base Aeronaval, quienes les asignaron un local y elementos (pizarrones, tizas, borradores, papel etc.) puesto que, aunque no tenían orden alguna, comprendieron inmediatamente las innumerables posibilidades del medio aéreo que las circunstancias le ponían a disposición.

Las numerosas ordenes y contra ordenes relatadas mas arriba fueron todas verbales, no existiendo registro alguno excepto en la memoria de sus protagonistas.

Sin embargo la situación existio realmente, por lo que la ausencia de un registro no le quita veracidad, sentido o seriedad a los hechos relatados. Existia ya para el 07-Abr-82 en el seno de la FAA la conciencia de la necesidad de ejecutar con los medios aéreos propios de gran autonomía y buena detección radar (los KC) y con dependencia organica tareas de E y RL, contribuyentes y/o subsidiarias a la defensa de las islas.

III LA ORGANIZACION

De Especifica a Conjunta

La tripulación basada en EPC prontamente comprendió las caracteristicas particulares que la situación planteaba; no sólo eran un exelente medio aéreo sino que se estaban transformando en una Unidad Aérea, sujetos totalmente a disposición de las decisiones navales, ya que la realidad indicaba que el KC operaría desde una base Aeronaval y practicamente a disposición de la Armada.

Poco a poco y con frecuentes y recurrentes llamadas al CAE se fue planteando la necesidad de formar una Unidad Aérea organicamente independiente y sobre todo diferenciada de la ARMADA. Por otro lado desde el CAE se reconocía la evidente necesidad de cumplir vuelos de E y RL para satisfacer con medios organicos de la FAA, requerimientos operativos de las otras FFAA (Apoyo Aéreo).

El 20-Abr se designó al entonces Com. MELA como Oficial de Enlace de Fuerza Aérea ante el "Centro coordinador de E y R de la Armada" que habia sido creado con anterioridad con la tarea de coordinar la operación de los medios aéreos de la Armada en tareas de E y RL (¿?)
El Com. Mela arribo a EPC y al asumir sus funciones produce que la estructura organica de la E y RL deje de ser específico de la ARMADA y se transforma doctrinariamente en Conjunta.
La Organica planteada respondia a una estructura como la que sigue:

Esta Orgánica aun poco evolucionada, funcionaba de acuerdo con los siguientes lineamientos:

1º) El CE recibia los requerimientos del CE y R y los coordinaba en factibilidad para luego someterlos a consideración del CAE, quien los transformaba en orden, ya sea a traves de la cadena de mando (CAT, Br. Ae. I4, etc.) o sino directamente delegando en el Com. MELA la impartición de las ordenes para la ejecución de los vuelos.

2º) ~~Ademas~~ mismo el CE actuaba como SOER ya que planificaba los vuelos estableciendo la duración de los mismos, las zonas de busqueda, los horarios etc., en función de los requerimientos de la Armada y de las posibilidades de los medios aéreos de la Fuerza, muchas veces la planificación se realizaba con las propias tripulaciones afectadas, para determinar el mejor modo de lograr los objetivos de la misión a cumplir.

3º) Todo el personal involucrado estaba ~~alentado~~ animado por el sentimiento de sumar ~~y no restar~~ esfuerzos, No importaba como se originaban, tramitaban o encaminaban los ~~ordenes~~ requerimientos; lo importante era cumplir las misiones dejando que el tramite burocratico se resolviera posteriormente. No importaba que la misión fuese asignada a la Armada y la cumpliera la Fuerza, lo importante era que quienes estaban en frente eran las Fuerzas Enemigas y ~~eran~~ eso era un hecho absolutamente real.

Acciones paralelas y simultaneas.

Mientras esta organización se iba desarrollando con un sinnumero de inconvenientes (entre ellos él primero y principal era que no todos los actores involucrados estaban convencidos de la necesidad de la E y RL o peor aun de la inminencia de la guerra), otras acciones se fueron desarrollando en forma simultanea y paralela.

A mediados de Abril en el seno del EMC, la Armada planteo la necesidad de conocer la ubicación de la Flota Britanica y su derrotero a partir de la fecha que zarparon de la isla de Ascención.

Ello constituía un EEI fundamental para ~~una~~ la planificación específica estrategica de dicha Fuerza (¿?). Para ello requiria que la FAA a traves del CAT, que tenia asignado ~~no so~~ además los grandes ~~transportes organicos~~ aviones de la Fuerza, ~~sino también~~ las flotas de AA y de Austral, ordenarse un vuelo de B-747 o de 707 de Aerolineas Argentinas para intentar localizar a la Tark Force en el Atlántico meridional, en su ruta a Malvinas, luego de su partida de Ascensión.

El requerimiento fue girado al CAE quien lo delego al CAT donde, evaluando no solo la factibilidad técnica sino tambien los riesgos implicitos de esta misión que significaba sobrevolar la flota inglesa en operaciones, descartó desde el principio el empleo de aeronaves civiles, reteniendo la misión para sus medios orgánicos.

Aqui cabe una acotación; la Armada obviamente conocia la existencia de los B-707 (tres) de dotación de la Fuerza ¿A que se debió entonces su sugerencia de emplear aviones de Aerolineas Argentinas y no los organicos de la FAA?

Esto merece varias respuestas:

poco margen 1°) a — 1°) La Armada tenía (tiene) pese a lo expuesto en el anhelo que ~~por~~ la Resolución 1/69 vigente en esa época, ~~como "responsabilidad primaria"~~ ("especifica") la Exploración y Reconocimiento Lejano sobre el mar, (para responsabilidad específica la) ~~mientras~~ que por ~~la misma~~ dicha Resolución ~~a la FAA solo~~ se la asignaba ~~co~~ a la FAA ~~mo responsabilidad colateral. Con tal definición~~ Sin ~~la Armada estaba en condiciones legales~~ (* embargo la FAA no podía) de desarrollar medios y doctrina para el cumplimiento de esas tareas, ~~mientras que la FAA~~ solo las ejecutaría ~~dicho tipo de misiones con doctrina de la Armada y~~ con los medios propios basicamente destinados a otras tareas ~~pero que en un empleo secundario pudieran realizar o coadyudar a realizar este tipo de misiones especificamente asignadas a la Armada por la Resolución 1/69.~~

En cambio la Armada tenía por dicha resolución como responsabilidad primaria plena el apoyo aéreo cercano que incluía la E y R por lo que ~~[illegible]~~ podía desarrollar medios, doctrina al respecto. Además

x la supremacía del apoyo aéreo cercano a la FAA ~~por~~ en la 1/69 fue observado por la Armada y nunca aceptado

Como para Abr-82 (13 años después de la fecha de esa Resolución) la Armada ~~solo~~ había desarrollado sus medios ~~(solo contaba con ventustos NEPTUNE con la autonomía de un DC-3~~ y con radares de la II Guerra Mundial) ~~y~~ doctrina, recelaba de encargar, por razones de jurisdicción doctrinaria ~~de la mole~~ de las FAAA, este tipo de misiones a los medios orgánicos de la FAA. Prefería ~~ocultar su incapacidad (compartiendola con las otras FAA) encargando~~ tales misiones a aviones de Aerolíneas Argentinas. De tal modo si la Armada no las hacia (no podía) ~~pe ro~~ tampoco las cumpliría la FAA ~~(tampoco podía)~~ (para los registros futuros. tampoco podía)

2°) Durante el Conflicto la Armada empleó en numerosas oportunidades barcos civiles para el cumplimiento de misiones militares, fundamentalmente logísticas aunque de alto riesgo, como eran el cruce de abastecimientos desde continente a las islas, la busquedas de aviones derribados, o tareas de inteligencia naval (En estas misiones fue hundido y en Islas de los Estados y seriamente averiado el Naval).

Esta idea bien pudo sustentar el concepto de emplear aviones civiles en E y RL en lugar de medios especificos militares.
Si bien el CAT implicó aviones y tripulaciones de Empresas Aerocomerciales en el conflicto, las que dieron total apoyo en el cumplimiento, por ejemplo, de vuelos logísticos a MLV antes del inicio franco de las hostilidades o para traer de Europa, Asia o Africa materiales bélicos considerados estrategicos, nunca fue a riezgo de enfrentar una aeronave civil abiertamente con el enemigo.
Aqui cabe el sincero homenaje de los hombres de las FAA a los integrantes del Escuadrón Fenix y de la RCA que aunque militarizados por las circunstancias por la que atravesaba la Nación respondieron como sus colegas que vestian permanente uniforme como miembros de una misma raza.
~~Las perdidas de cumplimiento de~~ Este concepto no fue compartido con la Armada si no se hubiera producido la perdida del Islas de los Estados y del Narval en misiones en contacto con el enemigo, donde se perdieron numerosas vidas de civiles.
Si bien La Defensa de la Nación según la constitución Nacional no es patrimonio exclusivo de las FFAA, pero la FAA sostuvo una politica bastante restrictiva al respecto, evitando el contacto directo de civiles con el enemigo. Quizas esta ligereza en emplear medios civiles en enfrentamientos directo con el enemigo por parte de la Armada fue lo que la llevo, mas que una cuestión doctrinaria, a solicitar el empleo de aviones civiles de Aerolineas Argentinas para explorar el Atlántico en busqueda de la Task Force

cuyos buques estaban armados con los sistemas antiaéreos mas modernos del mundo y sus cazas interceptores equipados con misiles A.A. de última generación provenientes de los EEUU.

A la luz de los acontecimientos y sobre todas de las publicaciones y actitudes de la Armada posteriores al conflicto se llega a pensar que la primera respuesta sería la mas adecuada, aunque no se descarta una combinación de ambas.

Aquí termina el 2º y empieza otro párrafo

3°) Lo cierto es que el 17 de Abril zarpaba la flota de Asunción (El cuerpo principal de los Tark Force) y el 20-Abr-82 se reunía en Palomar las tripulaciones del Escuadrón V para recibir el briefing previo ultimar los detalles mismos de la misión.

Es otro párrafo?

Se contaría con el apoyo de integrantes de la Armada que serían embarcados en Ezeiza para que ayudaran a reconocer las unidades (buques) ingleses y aportaran información desconocida para los tripulantes del Escuadrón V de Transporte Aéreo.

En ese primer vuelo abordo el TC-91 fueron: un oficial Jefe de la Armada (aviones Naval) con tarea de cooperar en los detalles de la busqueda, un oficial de inteligencia Naval para ayuda en el reconocimiento de las unidades navales del enemigo y un fotografo naval. La FAA puso nada mas ni nada menos que los medios operativos pero ni se reslato este hecho ni se dejo constancia que era una actividad de apoyo aéreo a otra Fuerza a partir de alli cabe resaltar que:

1°) Los acontecimientos se sucedieron con una rapidez increible.

2°) El espiritu reinante fue cumplir con el objetivo no importaba que encasillamiento organico/doctrinario se le atribuiría posteriormente.

3°) Era bajo todo concepto un apoyo aéreo a otra Fuerza Armada bajo comando operacional de la Fuerza Aérea.

4°) Si la información a obtener era para la Armada el poner fotografos propio hubiera sido incrementar la ineficiencia (nuestros fotografos no eran especialistas navales) en la cadena burocratica de transmisión de información que la Armada necesitaba tal vez para disponer de inmediato el empleo de los medios del CNE. De todos modos no estuvo al alcance de la tripulación del TC-91 objetar la presencia a bordo del personal de la Armada todo lo contrario fueron bienvenidos.

LE
LC
DNi
Pnaci

by Oley Er[illegible]

LA HISTORIA ¿COMPLETA? DE UN NAVIO CONDENADO A MUERTE O GLOBO Río de Janeiro

05 de septiembre de 1982

Eran cerca de las dos de la tarde del 8 de junio de 1982. El comandante Renzo Battagliarini, vio dos aviones en al línea del horizonte, a babor más no se preocupó. Tanto él como sunavío, el petrolero HÉRCULES eran veteranos de aquellas aguas. Desde su botadura, en 1979, ewl "Hércules, un coloso se 200.000 toneladas, 200 metros de largo, 45 de ancho y 20 metros de calado, venía haciendo el mismo recorrido, llenaba los tanques en Alaska, descendía por el Pacífico, cruzaba el Estrecho de Magallanes y subía el atlántico hasta llegar a la refinería de St Croix, en las Islas Vírgenes de EUA, cerca de Puerto Rico, donde descargaba el petróleo

Para la vuelta , prácticamente realizaba el mismo recorrido con una escala de reabastecimiento en Río de Janeiro. No muy cerca de donde se buscaba a los sobrevivientes del destructor General Belgrano. Batagliarini sabía que la guerra no estaba distante y los aviones no eran una visión inesperada. Más la visión , súbitamente, se volvió, eran dos cuatrimotores a hélice, "sin identificación" diría posteriormente a los abogados de la empresa propietaria del navío y a los investigadores de la compañía de seguros, que tomaron el rumbo del navío y desde bajo, bombas y cohetes fuero lanzados contra el desarmado HERCULES, después vino un segundo ataque por los mismos aviones y después de dos horas, después otro avión-un bimotor a hélice También atacó el avión. Todos los tripulantes se tiraron al suelo con miedo, pero no se hirieron.

De la muchas bombas tiradas, dos penetraron en el casco, una pegó en el palo de carga y cayó sobre el convés. Una de las bombas explotó en el tanque 3 y otra sin explotar en el tanque 2.

El comandante Battagliarini comunicó por la radio lo ocurrido y decidió volver al último puerto que tocara, Río de Janeiro.

EL PETROLERO ERA UNA GRAN BOMBA AL LLEGAR A RÍO.

Sentado en el escritorio en la sede de la Maritime Overseas Corporation, de Nueva York, el abogado Raymond Burke Jr. tenía un informe de Batagliarini , quién relató el ataque al corresponsal de O GLOBO, Edgar Costa Reis.

El explica que los super-petroleros cuentan con un sistema conocido como " Inert Gas Sistem " para evitar explosiones. En resumen el sistema utiliza los gases expedidos por la chimenea y llena los tanques con un gas que elimina el oxígeno y evita la combustión. Por eso los super-petroleros tiene un sistema que mide permanentemente los niveles de oxígeno en los tanques.

Con las averías y una bomba en el tanque número dos, el HERCULES se transformó en una bomba que podía explotar en cualquier momento. La bomba del tanque número tres no destruyo el navío porque no tenía oxígeno pero tenía un rumbo en el casco por donde entraba agua. Fue así que cuarto días después el navío entro en Río pasando por debajo del puente Niteroi y fondeó cerca de la Isla del Gobernador.

La Maritime Overseas mandó su vicepresidente Abner Salmón, el abogado Burke y otros dos funcionarios, Pascual Expósito y Jhon Hodgson a Río para cuidar el HERCULES. Al mismo tiempo contrató a Searle Consortium , empresa especialista en operaciones de ese tipo , para desactivación de la bombas.

El día 14 de junio, Burke, Expósito y Hodgson descendieron a los tanques a evaluar los daños, inclusive para calcular cuanto sería el gasto para arreglar el casco.

2

En el trayecto para Río, los tanques inundados habían sido bombeados y estaban secos cuando os dos funcionarios de la Maritime los visitaron. Fue entonces que ellos vieron la bomba en el tanque número 3. La bomba tenía las mismas características que la que había caído en el convés. Era de 1000Lbs. (cerca de 50 Kg (sic) , de fabricación inglesa y fue producida en julio de 1970. los pedazos de metal tenían color verde, con excepción de la palca de identificación que era amarilla. La placa decía " MC 1.000 pound Mk 17"

Espósito y Hodgson salieron del tanque y dijeron a Burke lo que habían encontrado, explicando que la bomba estaba localizada junto a una de las paredes que cortan transversalmente en tanque. Burke dijo a O GLOBO que estaba dejando el HERCULES cuando llegó uno de los investigadores del consorcio de cerca de 15 empresas que habían hecho el seguro del HERCULES . El diálogo , según Burke, fue mas o menos así:

-Burke: "Tiene una bomba en uno de los tanques"

- Investigador: "Voy a subir de cualquier manera"

-Burke : ....(No se puede leer en la fotocópia "

El investigador prefirió creerle y no se arriesgó

Fue ahí que la visita de Burke a Río programada para tres días terminó en una permanencia de cinco semanas.

CINCO VETERANOS DE VIETNAM PARA UNA MISIÓN IMPOSIBLE.

SMITH 2

La Maritime fue avisada sobre la bomba en el tanque número 3. la tripulación volvió a Italia, siendo sustituida por otra que llegó al día siguiente. La Marina (Marinha do Brasil), también informada, ordeno que el HERCULES saliera de la bahia de Guanabara y anclara cerca de la Isla Rasa. La Maritime contrató entonces a Smit Lloyd, una empresa holandesa especializada en remolques y salvataje. La Smit envió un funcionario – A. Westdike- a Río y contrato a Searle Consortium, para resolver el problema del desmontaje de la bomba. La Searle Consorciun es presidida por un profesor del M.I.T (Instituto Tecnológico de Massachusset) , con 35 años de experiencia en salvamentos navales. Fue director de la División Ingeniería oceánica y supervisor de salvamento de la marina americana, consultor de Naciones Unidas en esa ärea, arquitecto naval y comandante de la marina americana. La Swearle tiene sus oficinas en Alexandria Estado de Virginia en un área residencial. Searle habló con el corresponsal de O GLOBO pero se negó a dar detalles "Es una cortesía comercial" , explicó, " no revelar nada sobre el trabajo ", pero informó que el informe final de la misión de sus técnicos en Brasil no había sido terminado.

Los cinco peritos que Searle mandó a Río eran todos veteranos de la guerra de Vietnam : Richard Potter, Capitán de Fragata retirado, Robert McRae Teniente Coronel retirado del Ejercito, Richart Pence Comandante retirado de marina, Ed Witaker, también retirado de Marina, y Dick " Red" Moody un especialista en explosivos, también retirado de la Marina. De los cinco solo Moody era asociado a Searle.

El corresponsal de O GLOBO solamente logró localizar a Potter. El dijo por teléfono, que la bomba no había sido desactivada. No quiso confirmar la identificación de Whitaker por motivos que no comentó y cuando el reporter de O GLOBO hizo una pregunta, la comunicación fue

interrumpida con un extraño zumbido que interrumpió la comunicación, que no pudo ser restablecida.

LA PREOCUPACIÓN ERA EL RIESGO INÚTIL DE VIDAS.

Nadie quiso hacer comentarios sobre el valor de mercado del HERCULES o sobre el valor que según Burke ya fue acordado con el consorcio asegurador. pero la suma de nueve millones de dólares, revelada en esa época no parece ser realista.

" El valor del HERCULES "- dice Burke-" es como un edificio de oficinas, una cosa es venderlo con las oficinas alquiladas y otra, sin inquilinos "

¿ Como el HERCULES consiguió llegar por sus propios medios a Río y después tuvo que ser remolcado para al lugar de hundimiento ? La respuesta, según Burke, está en el hecho de haber gran preocupación con los tripulantes. Sería muy arriesgado colocar una tripulación completa a bordo. ¿Porqué no sacar la bomba y salvar al HERCULES?. Era imposible , según Burke, sería necesario un guinche, teniendo en cuenta el peso de la bomba. El guinche tendría que estar en otro barco tripulado, con amenaza de vida para los que estuvieran a bordo trabajando, hacer un agujero en el convés, y levantar la bomba, involucraba un riesgo de explosión pues cualquier golpe serviría de estopín. Retirarla por los agujeros del casco era imposible por la localización de la bomba que quedo encastrada en una de las paredes que no estaba alineada con el agujero. Sería necesarios muchos hombres con el correspondiente aumento del riesgo.

Se pensó en detonarla electrónicamente pero como el sistema " inert gas " no funcionaba y el remanente había salido por la perforaciones, había riesgo de que explotara todo, provocando además , problemas de polución con el combustible que debía cargar para el funcionamiento de sus motores. Retirar equipamiento para salvar algo, no valía la pena – según Burke, ya que representaban un riesgo porque eran grandes y pesados, exigiendo emplear mucha gente

La gran cuestión en todo el episodio , según Burke, es que hasta llegar a Río nadie sabía que había una bomba intacta abordo. Cuando se descubrió eso, todo cambió

Cuando el equipo de peritos visitó el HERCULES pensó que podía hacer el trabajo, aún con los tanques inundados, pero el agua estaba mezclada con petróleo y era imposible trabajar en lo oscuro. Cualquier luz o intento de empujar la bomba podría provocar un chispazo y una explosión.

Pero el tanque estaba vacío cuando Expósito y Hodgson vieron la bomba, ¿ que pasó después?

Los tanques quedaron inundados nuevamente- explica Burke, por que los motores dejaron de funcionar y el agua de mar penetraba por los agujeros. Había olas de tres metros , con esa altura, el agua entraba por las perforaciones del casco. Los peritos de Searle, en una segunda visita, consideraron imposible desarmar la bomba. Como todas las partes creyeron en la revelación de Espósito y Hudgson.....(ilegible).......

¿ Porqué siete personas fueron a bordo del HERCULES hasta el lugar de hundimiento si el riego era tan grande ? Según Burke, ellos sumieron el riesgo por cuenta propia. La segunda tripulación venida de Italia, no fue usada. Los siete que hicieron el último viaje del super petrolero eran ,el comandante, dos ingenieros, tres representantes de la Maritime Overseas y un observador de la compañía de seguros.

Estas siete personas no alcanzaban para mover el petrolero por sus propios medios. El mayor riesgo sería conectar las máquinas que podrían causar la explosión ,no de las bombas pero si de los gases formador en el tanque , que con el oxígeno ingresado al ser expelido el gas inerte.

¿ Porqué Expósito y Hodgson no sacaron fotos de la bomba?. Un Flash, según el abogado podía hacer explotar " La gran preocupación, afirmó, fue evitar muertes o heridas a las personas " En cuanto al destino del HERCULES , buscamos aquel que causase los menores riesgos para la navegación o de polución.

o que afloto traidos.

Los fragmentos de la Bomba fueron llevados a Nueva York y se encuentran en las oficinas de la Burke and Person en el piso 34 de un moderno edificio. La idea es investigar esos fragmentos, pero aún no comenzó ninguna. . La Searle afirma en su folleto de presentación que su trabajo se equipara con una orquesta sinfónica y sus especialistas son todos" primeros violinistas" . Talvez el HERCULES haya sido su primer " desafinación "

¿POR QUÉ NADIE HABLO SOBRE LA BOMBA DEL CONVÉS ?

En todos los relatos escuchados por los reporteros de O GLOBO ninguna palabra fue dicha sobre la bomba que cayó en el convés. Mismo en los 34 días que el HERCULES estuvo anclado en Río, ninguna de las partes- Maritime Overseas, Cardoso y Fonseca, Serle y La Marina- dieron ninguna información sobre el asunto.

La bomba pegó en el llamado " Palo de Carga " (foto), resbaló y cayo en el convés. Una parte de ella cayó en el mar y la otra, conteniendo el explosivo detonador , (quedó)

p Presa en una de las muchas redes que cubren el convés de un petrolero .

Ese pedazo fue retirado del navío y llevado a un taller especialmente contratado y en él solo quedaron los peritos. El peso era aproximadamente 270 kilos, con un largo de 1,20 mts.

Los peritos decidieron utilizar una máquina de agujerear de banco, con el sistema de accionamiento atado a una cuerda bien larga. Desde lejos, fueron hechos tres agujeros en la cabeza de detonación, a través de los cuales fue introducida acetona para para neutralizar el explosivo que era una composición de TNT, bien gelatinosa ???. / no dice si tuvieron exito ni donde está la bomba

El perito entrevistado por O GLOBO pedía que su nombre no fuera revelado y dejo que el equipo retornó a USA frustrado por no haber podido desmontar la bomba que sólo los dos funcionarios de la Maritime Oberseas , Espósito y Hodson vieron en el tanque Nro 2.

Ese perito aprecia que en mayor riesgo de explosión del Hércules apareció cuando el HERCULES atravesó mas de mil millas de mar revuelto, desde el area donde fue alcanzado hasta el puerto de Río. El expresó que un petrolero moderno como el HERCULES tiene un sistema de bombas de achique muy eficiente y que el navío estaba inclinado hacia un costado (escorado), pero cuando salió para el lugar de hundimiento tenía una posición de equilibrio.

COMO CONTÓ LA PRENSA EL DRAMA DEL PETROLERO.

08 de junio- El HERCULES es bombardeado a 480 millas al noroeste de las Malvinas, La Guardia Costera de los Estados Unidos capta un mensaje del comandante del petrolero " un avión voló en circulos tres veces sobre nosotros, dejando hacer una bomba que explotó en la cubierta, el navío tiene en rumbo a estibor y navega rumbo a Brasil para efectuar reparaciones". repite

416

En Londres, en ministerio de defensa afirma que ninguno de sus aviones participó del ataque y la agencia oficial argentina TELAM declara que ningún avión argentino seria capaz de opera a tal distancia de sus bases

9 de junio—El comandante del HERCULES habla por el teléfono con el enviado de O GLOBO en Buenos Aires y confirma que no hay heridos a bordo, que las averías no son graves. El departamento de Estado informa que .... ilegible..................., ~~por el bombardeo~~.....ilegible por el bombardeo y sobre lo primero respondió, negando cualquier participación.

próximo a la boca

12 de junio –El HERCULES fondea a dos millas de la Isla Rasa (~~boca de~~ la Bahía de Guanabara) con dos pequeños rumbos a babor de 50 a 60 cm.de diámetro cada uno y un palo de carga dañado. La inclinación del navío era casi imperceptible.

13 de junio -- Remolcado, el HERCULES entra en la Bahía de Guanabara. Durante dos horas fondea en la "zona de visita", entre el Pan de Azúcar y Playa XV, donde oficiales de la Marina abren todos los tanques de carga y nada encuentran de anormal. El navío es entonces autorizado a pasar por debajo del puente Río- Niteroi e fondear en la terminal marítimo Almerante Tamandaré, en la Isla del Gobernador. La capitanía general de puertos informa que será llevado a Angra dos Reis para reparaciones.

14 de Junio –La tripulación del HERCULES , 28 hombres, de los cuales 26 son italianos, viajan para Italia.

15 de junio—Por orden de la Marina, el HERCULES deja la bahía de Guanabara y vuelve a anclar cerca de la Isla Rasa. La Capitanía de Puertos informa que La medida fue porque el comandante del navío, Capitan Renzo Battagliarini, comunicó en la víspera haber encontrado a bordo una bomba no desactivada . Una nueva tripulación llega de Italia para el HERCULES .

16 de junio -- " Cualquier definición sobre la bomba y su desmonte será decidida de común acuerdo con las autoridades brasileñas", afirma Murilio Fonseca de la firma Cardoso y Fonseca.

17 de Junio -- La empresa Cardoso y Fonseca informa que está contratando un equipo de técnicos americanos para desarmar la bomba que está en el casco del HERCULES

20 de junio -- Llegan a Río el Vicepresidente de Abner Shalmon Overseas Corp. (armadores del Hércules) y el equipo de cinco técnicos contratados por la Searle Consortium (a la cual la Maritime confió el trabajo de desactivación de la bomba).

21 de junio -- Abner Salmón declara que el HÉRCULES al ser atacado, hacía su ruta normal entre las Islas Vírgenes y Alaska. El avión atacante no fue identificado porque todos los tripulantes , temerosos se tiraron al suelo y protegieron sus cabezas sin coraje para mirar para arriba. El informó que el equipo de desactivación de bombas, dirigido por el Técnico I H. Moody examinaría la bomba y tardaría unos cinco días para desmontarla. Después el navío saldría para Europa donde sería reparado.. La operación de desmonte, según Salmón, sería realizada a 40 o 50 millas de la costa brasileña y ya había sido aprobada por la marina.

23 de junio. – El equipamiento para desactivar la bomba llega a Río, su liberación queda para el día siguiente poque la aduana no funcionó esa tarde por el partido de fútbol entre Brasil y Nueva Zelanda.

25 de junio -- La firma Cardoso y Fonseca informa que los técnicos americanos aún no visitaron el HÉRCULES, porque aúin no había llegado el seguro de vida exigido por contrato.

30 de junio -- A las 10:10 hs. de la mañana, un helicóptero lleva al HÉRCULES cinco personas: El comandante de navegación, el ingeniero senior de la Maritime Overseas pára el Atlántico Sur, un representante de la Capitanía de Puertos y dos técnicos en explosivos.

Smith

El remolcador "Saint Lloyd III " de bandera holandesa están fondeado a medio kilómetro de distancia del HÉRCULES los oficiales del remolcador informan que están en Río desde mayo porque habían traido una plataforma para exploración de petróleo y ahora esperaban instrucciones para remolcar el petrolero.

03 de julio -- La Maritime Overseas informa al corresponsal de O GLOBO en Nueva York que la demora en desactivar la bomba de debe al hecho de que los técnicos están estudiando la mejor forma de desmontarla. La empresa asegura, entretanto, que no hay el menor riesgo que detone sola.

04 de julio -- Un directivo de Cardoso y Fonseca que se están dando los "últimos retoques " en el plan de desactivación de la bomba que está enclavada en el tanque Nro.2 del HÉRCULES .

11 de julio -- La firma Cardoso y Fonseca informa que serán necesarias nuevas intervenciones técnicas para preparar el plan de desactivación. La próxima etapa será el bombeado del agua acumulada en el tanque 2 para la identificación del tipo de bomba....... ilegible .... los técnicos de la Searle Consulting dijeron que el HERCULES será hundido con la bomba en el tanque Nro.2. La decisión de hundimiento, según el capitán Tito, fue también una opción comercial tomada de común acuerdo por la Maritime Overseas con la compañía aseguradora (cuyo nombre no fue revelado). " La aseguradora " dijo el capitán apreció mejor pagar el precio del navío que cargar con los gastos de desactivación de la bomba, que serían mayores si alguna cosa saliera mal. La Maritime resolvió dar el navío como perdido, porque ser¿ían altísimos los costos de reparación aún cuando la desactivación sea cierta.

13 de julio -- Raymond Burke, abogado de la Maritime Overseas, informa que el HERCULES partirá el día siguiente para el lugar en que será hundido, a 250 millas de la costa brasilera. Será remolcado por el Sain Lloyd III y llevará siete hombres al mando de el Capitán Renzo Battagliarini. Burke dice que la bombas es la que fuera encontrada el 13 de junio y confirmó que había riesgo de explosión de la bomba durante el último viaje del HERCULES

16 de julio -- El HÉRCULES comienza a las 11:30 hs de la mañana el viaje al lugar en que será hundido.

20 de julio -- A 480 km al Sur de Cabo Frío y 700 km de al Este de Florianópolis el HÉRCULES se hunde a las 14:15 hs., seis horas después de haber abierto las válvulas para inundación de sus tanques. El lugar de hundimiento tiene una profundidad aproximada de 2.700 mts.

Textos de las fotos

Foto Nro. 1 En el centro de la página, parte superior : **Este es el agujero en el tanque Nro 2. el humo que sale es el " gas inerte", haciendo imposible, (según Burke) el desmontaje de la bomba.**

Foto Nro 2 En el centro de la página debajo de la primera (tiene un círculo donde muestra el impacto en "palo de carga ") **La bomba que cayó en el convés pegó primero en el palo que carga (como se ve en el detalle), resbaló y no explotó.**

Foto Nro 3 En el centro abajo m, muestra el petrolero pasando debajo del puente Río- Niteroi. **Por el relato de Espósito, el Hércules era una gigantesca bomba cuanto pasó debajo del puente Río- Niteroi.**

Foto Nro 3 y 4 : (Ambas en la columna de la derecha)**Corresponden a un oficial de MARINA dando la autorización para el hundimiento y abajo la proa de petrolero saliendo del mar " El fin del Hercules."**

6/6

Buenos Aires 7 de Junio de 1999

Comodoro (R) D. Ricardo Luis Quellet
Director de Asuntos Historicos
Secretaria General.

De mi mayor consideración

El que suscribe S.P. Pedro Esteban Razzini (10950) participo en el conflicto por la recuperación de las Islas Malvinas como componente del Escuadrón C130 desempeñándose en tareas de Mecánico de vuelo en la tripulación del entonces Vicecomodoro Alberto Vianna.

La actividad de esta tripulación fue extensa durante el conflicto como seguramente usted podrá determinar en la documentación que obra en poder de la Fuerza .

Esta tripulación realizo los vuelos con la aeronave configurada especialmente ,con cuatro tanques externos de combustible pilones dentro del fuselaje para aumentar el radio de acción , y dos pods de seis bombas de fragmentación de 500 libras cada un , adaptados en el lugar de los tanques externos .

Estas operaciones de búsqueda y ataque tuvieron en dos oportunidades encuentros con buques enemigos los que fueron atacados utilizando el precario sistema que se nos había instalado.

El primero de estos encuentros se produjo el día 29 de Mayo .y el barco fue el Petrolero de la Flota Inglesa British Way , el segundo encuentro se realizo en fecha 8 de Junio contra un petrolero de bandera Liberiana de nombre Hercules que había sido previamente indicado como sirviendo a la Flota Inglesa .

Usted podrá imaginar que por tratarse de una aeronave sin ningún tipo de defensa, de muy baja velocidad y con mas de treinta mil libras de combustible en su interior hacia que la operación tuviera su riesgo .

En todo momento el comportamiento de la tripulación, fue de una total entrega, tanto profesional , como convencida de la necesidad de la realización de las operaciones.

Durante los 17 años transcurridos desde el conflicto me ha sido imposible encontrar en la documentación emitida por la Fuerza Aérea Argentina alguna publicación que haga referencia a estas operaciones, y si he encontrado otras que en mi modesta opinión no tienen la magnitud que yo le asigno a las que estoy mencionando.

Lo antes dicho me lleva a solicitarle tenga a bien orientarme para poder encontrar publicaciones de las operaciones de la referencia lo que seria de gran satisfacción para mi, dado que considero que la tarea por nosotros realizada es absolutamente digna.

En caso de que no se disponga de la información necesaria para certificar las tareas mencionadas, me pongo a su entera disposición para aportar, horarios, tipo de avión, matricula, y cualquier otro tipo de información que disponga para reforzar lo ya existente.

Sin otro particular y esperando sepa disculpar mi inquietud, muy atentamente.

PEDRO ESTEBAN RAZZINI

S.P. R 10950

BARTOLOME MITRE 535
RAMOS MEJIA 1704
TEL. 4658 6469

1541697823

C5.5.23

C 130 TC-68 "MATILDE"
08 JUN 82

INFORME POSTERIOR AL VUELO

06:00 hs - Despegue de EL PALOMAR

08:26 hs - Detección Radar a 55 Mn 46º04' S 49º10' W Rº 195 Veloc 19 Kts

08:45 hs - Detección visual a FL 200 casco negro estructura gris.

08:50 hs - Se informa a la FAS, quien ordena que se enlace con el mismo en 2182 AM

08:55 hs - Se trata de hacer enlace en idioma castellano e ingles. Al no haber repuesta, a las insistentes llamadas, se lanza al aire la orden de poner rumbo 270º.

09:05 hs - La FAS ordena que se lo ataque.

09:10 hs - Se efectúa ataque, suspendiendo el mismo en final al leerse el nombre "Hercules" (Monrovia) casco arriba de la línea de flotación rojo y negro cubierta verde y superestructura amarilla.

09:15 hs - Se informa a la FAS y se continúa tratando de hacer enlace en la frecuencia antes mencionada y en HF 8364/VHF 121.5 y UHF 243, sin llegar a hacer enlace, en esta oportunidad se insiste en que coloque rumbo 270º, caso contrario será bombardeado. No se obtiene repuesta.

09:45 hs - La FAS ordena que se lo ataque.

09:55 hs - Se efectúa el primer ataque con el lanzamiento de 6 (SEIS) bombas, estimandose e informando con resultado negativo, aparentemente había sido un tiro largo, se observan dos explosiones en el agua a 40 y 50 metros aproximadamente del casco del buque, a estribor, ordenando la FAS nuevo ataque.

10:10 hs - Se efectúa reempleo con resultado aparentemente negativo, observandose que se dirije con rumbo 360º.

10:15 hs - Se informa a la FAS quien ordena que se lo mantenga en contacto radar hasta el arribo de los Canberras.

13:10 hs - Se hace enlace con Ella CNBR a quienes se les indica la posición del OM, que está con rumbo 080º.

13:30 hs - Luego del ataque de Negro 1 al cual se observa que las bombas pican entre 100 y 150 mts largo; la FAS ordena suspender el ataque.

13:40 hs - La FAS ordena que se regrese en vuelo bajo a TRE por posible aproximación a la zona de P.A.C.

13:45 hs - Se abandona la zona en vuelo bajo (50 pies) con rumbo 030º hasta 230 mn posterior rumbo a PAL.

17:20 hs - ARR en PAL.

[signature]
Vcom Alberto VIANNA
Cte TC-68

SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DEL CAE
RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

1900 1 - 071510 : FAS requiere información sobre ploteo de buque carguero grande 41°13' S / 48°16' W - R°200/210° con derrota a MALVINAS. ACCION TOMADA: Se requiere información a Armada.

1904 2 - 071910 : Informa~~ción~~ Cap AROSTEGUI (en PAL) que Buque 2 detectó a las 12:30 hs un ECO grande (posiblemente Fragata) en 47° 20' S y 36°20' W con R°180 y velocidad 17 kts. Además, un carguero grande a las 12:45 hs en 41°13' S y 48°16' W con R°200/210 y a 16/18 kts. ACCION TOMADA: Se informa A-3 Cdo ARA (CDF Rosental) que informa luego (Vcom BARBIERI) que dichas naves no son propias ni pesqueros.

1905 3 - 072020 : Se recibe Mje N°4538 GHO: 071945 de JEGRUEXFUAER DOS "referente Msj 7622 GHO: 061305 COFAS: informa buque 2 Misión 369 cumplimentada 3 se visualizó buque tipo carguero color rojo superficie cubierta plana color negro posición 41° 13'S-48°16'W-Rumbo 200/210 hora 1245 - PTO - Visual se detectó un eco presumiblemente buque de guerra, rumbo 180 posición 47°20'S-36°20'W hora 12:30 BT.

1916 4 - 080920 : FAS informa ploteo 46°04' S/49°10'W - R°195 con derrota MALVINAS, identificado "HERCULES". Requiere se le ordene dirigirse de inmediato a un puerto del continente a coordinar; caso contrario será hundido. ACCION TOMADA: Se transmite requerimiento a Puerto BELGRANO.

1917 5 - 081329 : Llama Jefe Turno Puerto BELGRANO e informa que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige Alaska por el CABO DE HORNOS. ACCION TOMADA: Se informa al Com FERRI en CRV.

1922 6 - 082000 : Se recibe TXT N°2990 GHO: 081800 y N°2991 GHO: 081800, que es la traducción del primero en inglés y ambos de EZECRJF, recibido por CRV retransmite el mensaje del barco mercante "HERCULES" informando al Servicio Guardacostas de USA que fué bombardeado por un avión cuatrimotor. ACCION TOMADA:Se cursa TXT 6315 GHO: 082025, retransmitiéndo el mismo para conocimiento del CFAS.

1926 7 - 090140 : Se recibe Msj N°7687 GHO: 082100 de CFAS informando operaciones desarrolladas Exploración y Reconocimiento Cercano y áreas focales AON SIETE (7) misiones AON una Misión por C-130 y MK-62 sobre buque petrolero liberiano (averiado) AOT UNA (1) Misión cobertura UNA (1) Misión. Pérdidas y bajas propias DOS (2) A-4B derribados. UN (1) A-4B perdido un piloto eyectado un piloto fallecido un piloto desaparecido. Del ENO: Una fragata destructora hundido tres buques de desembarco incendiado.

1932 8 - 091600 : Se requiere a ARA Cap CARMONA características del buque carguero liberiano NORTHERN LION.

C5.5.25

SECRETO

1537 9 - 091620 : Cap CARMONA informa características del NORTHERN LION: gemelo del HERCULES, normalmente afectado al transporte de petróleo desde Alaska a Río de Janeiro, longitud 331 mts, ancho 51 mts, 270.000 Tn casco rojo abajo y negro arriba, superestructura (casillaje) blanca, cubierta color verde totalmente plana, solo sobresale un par de mástil - grúa casillaje a popa. No preve navegar por plataforma marítima argentina sino por GIEORGIA.

1538 10 - 091630 : Se requiere información a Armada (Vcom BARBIERI) sobre buque HERCULES respecto a:

a) Orden dada de dirigirse a algún puerto argentino.
b) Hacia donde se dirige..
c) Hora - Posición.

RESPONDE:

a) Armada no le dió al HERCULES ninguna órden de dirigirse a algún puerto argentino.
b) HERCULES manifiesta que se dirige a RIO DE JANEIRO.
c) Posición 091400 41°16'S - 43°21' W - Rumbo 035° velocidad 15 kts.

Asimismo se amplia información del siguiente txt GHO 082005 Z Jun82 - De colco BRASIL a Colco ARGENTINA.
Informo navío G ZAB (HERCULES) bandera liberiana partió 042100Z Jun 82 Puerto RIO JANEIRO lastrado (vacío - sin carga), destino VALDEZ (ALASKA) asimismo otro TEXTO.
Administración Marítima E U ha informado a la Embajada Argentina en WASHINGTON el movimiento de buques de USA o LIBERIANOS que están navegando en ATLANTICO SUR o que se dirigen a esas aguas. 1°) los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Virgenes vía CABO DE HORNOS. HERCULES G ZAB (MAYO 04) se encontraría en Zona de Exclusión.

1539 11 - 091635 : FAS requiere se envíe a CRV en 1er medio disponible fotografía del HERCULES que habría sido enviada a Armada.

1543 12 - 092320 : Se remiten un juego de tres fotografías tomadas al carguero petrolero HERCULES el 091431 Jun 82 al Grupo Exploración y Reconocimiento en PAL y otro juego al Cdo FAS en PAL. ACCION TOMADA: Se coordina envía juego de fotografías en avión desde PAL a CRV 100730.

SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DEL CAE
RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

1 - 071510 : FAS requiere información sobre ploteo de buque carguero grande 41°13' S / 48°16' W - R°200/210° con derrota a MALVINAS. ACCION TOMADA: Se requiere información a Armada.

2 - 071910 : Informa~~ción~~ Cap AROSTEGUI (en PAL) que Buque 2 detectó a las 12:30 hs un ECO grande (posiblemente Fragata) en 47° 20' S y 36°20' W con R°180 y velocidad 17 kts. Además, un carguero grande a las 12:45 hs en 41°13' S y 48°16' W con R°200/210 y a 16/18 kts. ACCION TOMADA: Se informa A-3 Cdo ARA (CDF Rosental) que informa luego (Vcom BARBIERI) que dichas naves no son propias ni pesqueros.

3 - 072020 : Se recibe Mje N°4538 GHO: 071945 de JEGRUEXFUAER DOS "referente Msj 7622 GHO: 061305 COFAS: informa buque 2 Misión 369 cumplimentada 3 se visualizó buque tipo carguero color rojo superficie cubierta plana color negro posición 41° 13'S-48°16'W-Rumbo 200/210 hora 1245 - PTO - Visual se detectó un eco presumiblemente buque de guerra, rumbo 180 posición 47°20'S-36°20'W hora 12:30 BT.

4 - 080920 : FAS informa ploteo 46°04' S/49°10'W - R°195 con derrota MALVINAS, identificado "HERCULES". Requiere se le ordene dirigirse de inmediato a un puerto del continente a coordinar; caso contrario será hundido. ACCION TOMADA: Se transmite requerimiento a Puerto BELGRANO.

5 - 081329 : Llama Jefe Turno Puerto BELGRANO e informa que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige Alaska por el CABO DE HORNOS. ACCION TOMADA: Se informa al Com FERRI en CRV.

6 - 082000 : Se recibe TXT N°2990 GHO: 081800 y N°2991 GHO: 081800, que es la traducción del primero en inglés y ambos de EZECRJF, recibido por CRV retransmite el mensaje del barco mercante "HERCULES" informando al Servicio Guardacostas de USA que fué bombardeado por un avión cuatrimotor. ACCION TOMADA:Se cursa TXT 6315 GHO: 082025, retransmitiéndo el mismo para conocimiento del CFAS.

7 - 090140 : Se recibe Msj N°7687 GHO: 082100 de CFAS informando operaciones desarrolladas Exploración y Reconocimiento Cercano y áreas focales AON SIETE (7) misiones AON una Misión por C-130 y MK-62 sobre buque petrolero liberiano (averiado) AOT UNA (1) Misión cobertura UNA (1) Misión. Pérdidas y bajas propias DOS (2) A-4B derribados. UN (1) A-4B perdido un piloto eyectado un piloto fallecido un piloto desaparecido. Del ENO: Una fragata destructora hundido tres buques de desembarco incendiado.

8 - 091600 : Se requiere a ARA Cap CARMONA características del buque carguero liberiano NORTHERN LION.

9 - 091620 : Cap CARMONA informa características del NORTHERN LION: gemelo del HERCULES, normalmente afectado al transporte de petróleo desde Alaska a Río de Janeiro, longitud 331 mts, ancho 51 mts, 270.000 Tn casco rojo abajo y negro arriba, superestructura (casillaje) blanca, cubierta color verde totalmente plana, solo sobresale un par de mástil - grúa casillaje a popa. No preve navegar por plataforma marítima argentina sino por GIEORGIA.

10 - 091630 : Se requiere información a Armada (Vcom BARBIERI) sobre buque HERCULES respecto a:
a) Orden dada de dirigirse a algún puerto argentino.
b) Hacia donde se dirige..
c) Hora - Posición.
RESPONDE:
a) Armada no le dió al HERCULES ninguna órden de dirigirse a algún puerto argentino.
b) HERCULES manifiesta que se dirige a RIO DE JANEIRO.
c) Posición 091400 41°16'S - 43°21' W - Rumbo 035° velocidad 15 kts.
Asimismo se amplia información del siguiente txt GHO 082005 Z Jun82 - De colco BRASIL a Colco ARGENTINA.
Informo navío G ZAB (HERCULES) bandera liberiana partió 042100Z Jun 82 Puerto RIO JANEIRO lastrado (vacío - sin carga), destino VALDEZ (ALASKA) asimismo otro TEXTO.
Administración Marítima E U ha informado a la Embajada Argentina en WASHINGTON el movimiento de buques de USA o LIBERIANOS que están navegando en ATLANTICO SUR o que se dirigen a esas aguas. 1°) los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Virgenes vía CABO DE HORNOS. HERCULES G ZAB (MAYO 04) se encontraría en Zona de Exclusión.

11 - 091635 : FAS requiere se envíe a CRV en 1er medio disponible fotografía del HERCULES que habría sido enviada a Armada.

12 - 092320 : Se remiten un juego de tres fotografías tomadas al carguero petrolero HERCULES el 091431 Jun 82 al Grupo Exploración y Reconocimiento en PAL y otro juego al Cdo FAS en PAL. ACCION TOMADA: Se coordina envía juego de fotografías en avión desde PAL a CRV 100730.

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DEL CAE

RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

1 - 071510 : FAS requiere información sobre ploteo de buque carguero grande 41°13' S / 48°16' W - R°200/210° con derrota a MALVINAS. ACCION TOMADA: Se requiere información a Armada.

2 - 071910 : Información Cap AROSTEGUI (en PAL) que Buque 2 detectó a las 12:30 hs un ECO grande (posiblemente Fragata) en 47° 20' S y 36°20' W con R°180 y velocidad 17 kts. Además, un carguero grande a las 12:45 hs en 41°13' S y 48°16' W con R°200/210 y a 16/18 kts. ACCION TOMADA: Se informa A-3 Cdo ARA (CDF Rosental) que informa luego (Vcom BARBIERI) que dichas naves no son propias ni pesqueros.

3 - 072020 : Se recibe Mje N°4538 GHO: 071945 de JEGRUEXFUAER DOS "referente Msj 7622 GHO: 061305 COFAS: informa buque 2 Misión 369 cumplimentada 3 se visualizó buque tipo carguero color rojo superficie cubierta plana color negro posición 41° 13'S-48°16'W-Rumbo 200/210 hora 1245 - PTO - Visual se detectó un eco presumiblemente buque de guerra, rumbo 180 posición 47°20'S-36°20'W hora 12:30 BT.

4 - 080920 : FAS informa ploteo 46°04' S/49°10'W - R°195 con derrota MALVINAS, identificado "HERCULES". Requiere se le ordene dirigirse de inmediato a un puerto del continente a coordinar; caso contrario será hundido. ACCION TOMADA: Se transmite requerimiento a Puerto BELGRANO.

5 - 081329 : Llama Jefe Turno Puerto BELGRANO e informa que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige Alaska por el CABO DE HORNOS. ACCION TOMADA: Se informa al Com FERRI en CRV.

6 - 082000 : Se recibe TXT N°2990 GHO: 081800 y N°2991 GHO: 081800, que es la traducción del primero en inglés y ambos de EZECRJF, recibido por CRV retransmite el mensaje del barco mercante "HERCULES" informando al Servicio Guardacostas de USA que fué bombardeado por un avión cuatrimotor. ACCION TOMADA: Se cursa TXT 6315 GHO: 082025, retransmitiéndo el mismo para conocimiento del CFAS.

7 - 090140 : Se recibe Msj N°7687 GHO: 082100 de CFAS informando operaciones desarrolladas Exploración y Reconocimiento Cercano y áreas focales AON SIETE (7) misiones AON una Misión por C-130 y MK-62 sobre buque petrolero liberiano (averiado) AOT UNA (1) Misión cobertura UNA (1) Misión. Pérdidas y bajas propias DOS (2) A-4B derribados. UN (1) A-4B perdido un piloto eyectado un piloto fallecido un piloto desaparecido. Del ENO: Una fragata destructora hundido tres buques de desembarco incendiado.

8 - 091600 : Se requiere a ARA Cap CARMONA características del buque carguero liberiano NORTHERN LION.

9 - 091620 : Cap CARMONA informa características del NORTHERN LION: gemelo del HERCULES, normalmente afectado al transporte de petróleo desde Alaska a Río de Janeiro, longitud 331 mts, ancho 51 mts, 270.000 Tn casco rojo abajo y negro arriba, superestructura (casillaje) blanca, cubierta color verde totalmente plana, solo sobresale un par de mástil - grúa casillaje a popa. No preve navegar por plataforma marítima argentina sino por GIEORGIA.

10 - 091630 : Se requiere información a Armada (Vcom BARBIERI) sobre buque HERCULES respecto a:

a) Orden dada de dirigirse a algún puerto argentino.

b) Hacia donde se dirige..

c) Hora - Posición.

RESPONDE:

a) Armada no le dió al HERCULES ninguna órden de dirigirse a algún puerto argentino.

b) HERCULES manifiesta que se dirige a RIO DE JANEIRO.

c) Posición 091400 41°16'S - 43°21' W - Rumbo 035° velocidad 15 kts.

Asimismo se amplia información del siguiente txt GHO 082005 Z Jun82 - De colco BRASIL a Colco ARGENTINA.
Informo navío G ZAB (HERCULES) bandera liberiana partió 042100Z Jun 82 Puerto RIO JANEIRO lastrado (vacío - sin carga), destino VALDEZ (ALASKA) asimismo otro TEXTO. Administración Marítima E U ha informado a la Embajada Argentina en WASHINGTON el movimiento de buques de USA o LIBERIANOS que están navegando en ATLANTICO SUR o que se dirigen a esas aguas. 1°) los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Virgenes vía CABO DE HORNOS. HERCULES G ZAB (MAYO 04) se encontraría en Zona de Exclusión.

11 - 091635 : FAS requiere se envíe a CRV en 1er medio disponible fotografía del HERCULES que habría sido enviada a Armada.

12 - 092320 : Se remiten un juego de tres fotografías tomadas al carguero petrolero HERCULES el 091431 Jun 82 al Grupo Exploración y Reconocimiento en PAL y otro juego al Cdo FAS en PAL. ACCION TOMADA: Se coordina envía juego de fotografías en avión desde PAL a CRV 100730.

SECRETO

51

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DE LA FAS
RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

JUNIO - 1982

071245 : BUQUE 2 (B-707) plotea buque carguero grande 42°13' S - 48°16' W - R°200/210°a 16/18 kts. La derrota conduce en forma directa al área de concentración de la flota enemiga, al Este de MALVINAS. ARA informa que no es propio y que desconocen el movimiento.

080600 : Dep MATILDE (C-130) de PAL.

080826 : MATILDE informa detección radar a 55 NM 46° 04' S - 49° 10' W, R° 195, velocidad 19 kts.

080845 : MATILDE informa contacto visual a FL 200 buque casco negro, estructura gris con containers.

080850 : FAS ordena se lo inteme a dirigirse a un puerto del continente, caso contrario será atacado. Se asigna frecuencias HF 2182 - 8364 - UHF 243 - VHF 121.5.

080905 : MATILDE informa buque no responde a llamadas de intimidación (castellano-inglés).

080915 : MATILDE informa reconocido buque "HERCULES" (bandera Liberiana). Continúa llamada intimidatoria sin repuesta. FAS ordena el ataque intermitente y prolongado.

081015 : MATILDE informa buque atacado con resultado aparentemente negativo pone rumbo 360°. FAS ordena mentener contacto radar.

081108 : FAS ordena Dep ELLA,NEGRO (4 MK-62) OM "HERCULES".

081143 : Dep de MDP ELLA NEGRO (4 MK-62) para reunión con MATILDE OM Buque "HERCULES".

081310 : MATILDE informa "HERCULES" con rumbo 080°.

081330 : Jefe de Turno Puerto Belgrano informa vía CAE que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige a ALASKA por el CABO DE HORNOS.

081335 : FAS ordena a NEGRO suspender ataque y dirigirse al ARR en TRE y a MATILDE a PAL. Regreso el vuelo bajo por posible PAC.

081720 : ARR MATILDE en PAL.

090700 : "HERCULES" ploteado 42° 15' S - 47° 50' W. Rumbo general 30°.

SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DE LA FAS

RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

JUNIO - 1982

071245 : BUQUE 2 (B-707) plotea buque carguero grande 42°13' S - 48°16' W - R°200/210°a 16/18 kts. La derrota conduce en forma directa al área de concentración de la flota enemiga, al Este de MALVINAS. ARA informa que no es propio y que desconocen el movimiento.

080600 : Dep MATILDE (C-130) de PAL.

080826 : MATILDE informa detección radar a 55 NM 46° 04' S - 49° 10' W, R° 195, velocidad 19 kts.

080845 : MATILDE informa contacto visual a FL 200 buque casco negro, estructura gris con containers.

080850 : FAS ordena se lo inteme a dirigirse a un puerto del continente, caso contrario será atacado. Se asigna frecuencias HF 2182 - 8364 - UHF 243 - VHF 121.5.

080905 : MATILDE informa buque no responde a llamadas de intimidación (castellano-inglés).

080915 : MATILDE informa reconocido buque "HERCULES" (bandera Liberiana). Continúa llamada intimidatoria sin repuesta. FAS ordena el ataque intermitente y prolongado.

081015 : MATILDE informa buque atacado con resultado aparentemente negativo pone rumbo 360°. FAS ordena mentener contacto radar.

081108 : FAS ordena Dep ELLA NEGRO (4 MK-62) OM "HERCULES".

081143 : Dep de MDP ELLA NEGRO (4 MK-62) para reunión con MATILDE OM Buque "HERCULES".

081310 : MATILDE informa "HERCULES" con rumbo 080°.

081330 : Jefe de Turno Puerto Belgrano informa vía CAE que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige a ALASKA por el CABO DE HORNOS.

081335 : FAS ordena a NEGRO suspender ataque y dirigirse al ARR en TRE y a MATILDE a PAL. Regreso el vuelo bajo por posible PAC.

081720 : ARR MATILDE en PAL.

090700 : "HERCULES" ploteado 42° 15' S - 47° 50' W. Rumbo general 30°.

FUERZA AEREA ARGENTINA

ANEXO 765
Cta. Nº 562-6205-6

Nº DE SERIE A Nº 41003 B1/00421 (C.14) BIS

FORMULARIO F. A. A. - 101 SERIE A

INFORME DE VUELO — TRIPULACION

ORGANISMO	FECHA D	FECHA M	FECHA A	CODIGO DE LA AERONAVE	MATRICULA	ENCARGADO DE AERONAVE	Form. Agregados FAA 101 B	FAA 101 C	Nº de Orden
215	29	05	82	1 9 01	TC 68	12683 LOZANO R S. Aux.		13589	1698

Nº de Identificación	APELLIDO E INICIAL PRIMER NOMBRE	Signo de la Misión	Func. a Bordo	Tiempo Tripul.	Diurno	Nocturno	INSTRUMENT. Real	INSTRUMENT. Simul.
~~1622~~	VIANNA	A 3434	01	5.5	5.0	0.5	4.5	
~~2299~~	VALLE	A 3434	03	5.5	5.0	0.5	4.5	
2483	CERRUTI	R 3434	22	11.1				
10950	RAZZINI	P 3434	26	11.1				
16382	ORTIZ	C 3434	26	11.1				
12944	NAZZARI	C 3434	26	11.1				
~~1622~~	VIANNA	A 3434	03	5.6	5.0	0.6	4.5	
~~2299~~	VALLE	A 3434	01	5.6	5.0	0.6	4.5	

DATOS DEL VUELO

DE	A	POR	AT.
PAL	PAL		1
HORA	HORA	TIEMPO DE VUELO	
07:30	18:35	11:05	
DE	A	POR	AT.
HORA	HORA	TIEMPO DE VUELO	
DE	A	POR	AT.
HORA	HORA	TIEMPO DE VUELO	
DE	A	POR	AT.
HORA	HORA	TIEMPO DE VUELO	

PARA USO DE LA UNIDAD

TABLA DE CONVERSION Min/Dec. de Hora	
1 A 2 min.	.0 Hr.
3 A 8 „	.1 Hr.
9 A 14 „	.2 Hr.
15 A 20 „	.3 Hr.
21 A 26 „	.4 Hr.
27 A 33 „	.5 Hr.
34 A 39 „	.6 Hr.
40 A 45 „	.7 Hr.
46 A 51 „	.8 Hr.
52 A 57 „	.9 Hr.
58 A 60 „	ANOTA PROX. HR.

Vuelo	Nº de Id.	FIRMA PILOTO Y ACLARACION
1	1622	[signature] Vcom VIANNA A

ACLARACION

El presente formulario es un documento público, por lo tanto la falsificación o adulteración de los datos consignados en el mismo se halla encuadrada en los preceptos contenidos en los Artículos 292 del Código Penal y 851 y 855 del Código de Justicia Militar.

" Artículo 855. — Será reprimido con prisión mayor, " o con reclusión por tres a seis años, el militar que " en documentos públicos o emanados de autoridad " competente abusando de su cargo, cometiere fal- " sedad, de modo que pudiere resultar perjuicio.

TOTALES HS.	AT.	MECANICO PASO HORAS
11.1	1	16382 [signature]

ESC. CONT.

UNID. AE.

COMP. VUELO